ESTUDOS & DOCUMENTOS 27

Chi fa questo camino è ben navigato. CULTURAS E DINÂMICAS NOS PORTOS DE ITÁLIA E PORTUGAL (SÉCS. XV-XVI)

NUNZIATELLA ALESSANDRINI
MARIAGRAZIA RUSSO
GAETANO SABATINI (COORD.)

Chi fa questo camino è ben navigato. CULTURAS E DINÂMICAS NOS PORTOS DE ITÁLIA E PORTUGAL (SÉCS. XV-XVI)

NUNZIATELLA ALESSANDRINI
MARIAGRAZIA RUSSO
GAETANO SABATINI (COORD.)

TÍTULO
Chi fa questo camino è ben navigato
Culturas e dinâmicas nos portos de Itália e Portugal
(sécs. XV-XVI)

COORDENAÇÃO CIENTÍFICA
Nunziatella Alessandrini, Mariagrazia Russo,
Gaetano Sabatini

COLECÇÃO
Estudos e Documentos 27

EDIÇÃO
CHAM – Centro de Humanidades
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av. de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa | Portugal
cham@fcsh.unl.pt | www.cham.fcsh.unl.pt

DIRECTOR
João Paulo Oliveira e Costa

SUBDIRECTOR
Luís Manuel A. V. Bernardo

COORDENAÇÃO EDITORIAL
Cátia Teles e Marques | Inês Cristóvão

ARBITRAGEM CIENTÍFICA
Francisco Javier Zamora Rodríguez
(Universidad Pablo de Olavide, Espanha).
Foi aceite para publicação em Março de 2019.

APOIO
Università degli Studi Roma Tre
Università degli studi Internazionali di Roma
Cátedra de Estudos Sefarditas Alberto Benveniste, Faculdade
de Letras da Universidade de Lisboa

Publicação subsidiada ao abrigo do projecto estratégico do CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Universidade dos Açores, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia – UID/HIS/04666/2019

Nota: Por decisão editorial, o presente volume não segue o AO90, tendo sido respeitada a grafia portuguesa anterior ao Acordo. As afirmações proferidas em cada capítulo e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade dos seus autores.

DESIGN
SAL STUDIO

NA CAPA
Representação de Porto di Classe em mosaico, Igreja de S. Apollinare Nuovo (Ravenna, Itália).
Imagem gentilmente cedida pelo Arcebispado de Ravenna-Cervia

DEPÓSITO LEGAL
465657/19

ISBN
978-989-755-456-8

E-ISBN
978-989-8492-73-9

URI
http://hdl.handle.net/10362/91514

DATA DE PUBLICAÇÃO
Dezembro de 2019

TIRAGEM
300 exemplares

PAGINAÇÃO
E REVISÃO (PORTUGUÊS)
Margarida Baldaia

IMPRESSÃO
Papelmunde | V. N. Famalicão

ÍNDICE

NUNZIATELLA ALESSANDRINI*

I porti di Lisbona e Livorno: mercanti, merci e "gentilezze diverse" (secolo XVI). Alcune considerazioni

> Vò ritornare al Porto di Livorno
> Che dieci miglia di spiaggia si corre
> A voler che nel suo porto si cali:
> Puossi scorger di fuori, e puossi porre,
> E sempre s'è difeso da Corsali
> Poiche è guardato da quattro gran Torri
> Che in tutto il mondo non si trovan tali
> *Matteo Fortini, poeta (1444-1528 ca.)*

Situati, rispettivamente, sulle sponde dell'Oceano Atlantico e sul Mediterraneo, i porti di Lisbona e Livorno presentano alcune affinità che possiamo individuare in due momenti peculiari della loro genesi e costituzione. In primo luogo, entrambi i porti, seppur in epoche diverse, videro aumentare la loro importanza in seguito a crescenti movimenti di commercio che in età moderna si dilatarono esponenzialmente in diversi continenti, cosicché "Estes movimentos 'forçaram' uma modernização dos portos tanto na sua configuração como na sua capacidade de movimentação de gentes, navios e meios" (Barros 2016, 25). In secondo luogo, sia il porto di Lisbona che quello di Livorno furono oggetto di attenzioni da parte del potere politico, il cui intervento fu incisivo e decisivo per l'aumento della loro fortuna e della loro operazionalità.

* CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal.
ORCID iD: https://orcid.org/0000-0003-4340-7903. *E-mail*: nunziatellaa@fcsh.unl.pt.

Nel suo *Ragionamento sopra il commercio ordinato dal Granduca Cosimo I tra i sudditi suoi e le nazioni del Levante*, scritto nel 1577 e dedicato a Francesco Bongianni Gianfigliazzi, cavaliere Gerosolimitano, Filippo Sassetti[1] aveva intuito che per attrarre i mercanti del Levante "bisogna che e' ci abbiano tutte quelle sorti d'utilità, sicurtà e comodità, che e' sono soliti d'avere in qual si voglia altra scala d'Italia" (Polidori 1853, 7). La sicurezza e i privilegi commerciali erano dunque la condizione *sine qua non* affinchè i commercianti e i mercanti scegliessero un porto al posto di un altro, anche se questo avesse potuto implicare una navigazione più lunga. Insomma, "La sicurtà e il commodo, il "buono trattamento" e i "dazzi piacevoli" (Polidori 1853, 8) giocavano un ruolo importante nella fortuna di un porto. Lo stesso Damião de Góis rilevava che le facilità commerciali permettevano una presenza massiva di mercanti nel porto di Lisbona e, di fatto, nella Rua Nova dos Mercadores della capitale lusitana si concentravano "comerciantes de quase todos os povos e partes do mundo, com extraordinário concurso de gente, por causa das facilidades que o comercio e o porto oferecem" (Góis 1937, 48).

È questo, infatti, lo scenario che si presenta agli occhi di Filippo Sassetti che nel 1578 giunge nella capitale portoghese. Le dimensioni del porto lo stupiscono così come la presenza di "migliara de' legni" (Bramanti 1970, 216). Nel 1581, gli ambasciatori straordinari Tron e Lippomani riportano che "il porto di Lisbona si può veramente affermare che sia uno dei più belli d'Europa non solo per la grandezza sua, ma per essere in ogni tempo ripieno di più di 200 navi, oltre altri vascelli spagnoli, fiamminghi, Germani, italiani e Levantini" (Relazione Tron, Lippomani, Ms. BA, fl. 236).

Alla fine del Cinquecento un altro italiano, anch'egli mercante e fiorentino, Raffaele Fantoni[2], confermava la dimensione notevole del porto di Lisbona e la multiculturalità della città che ospitava "gran concorso de popoli chi ci è si naturali come forestieri, oltre all'armate pubbliche e tanto numero di nave forestiere, è naturale che di questo rio partono per diversi viagi et alla continua ci vengono di fuora" (Demoulin 1974, 165).

Crocevia di genti e di merci che arrivavano e che partivano su imbarcazioni alla volta del Mediterraneo e del Mare Oceano, il porto di Lisbona agiva come base di collegamento fra Oriente e Occidente, punto di raccordo di un commercio globale. Le merci orientali erano distribuite in occidente dai mercanti che ne vantavano le meraviglie e ne diffondevano le descrizioni. Il compimento del viaggio di Vasco di Gama aveva segnato un momento di straordinarie opportunità per gli operatori commerciali stranieri che

1 Filippo Sassetti (1540-1588), mercante umanista fiorentino, arrivò a Lisbona, dopo un breve soggiorno a Madrid, nell'autunno del 1578. Rimase nella capitale portoghese fino al 1583 quando imbarcò per Goa dove morì nel 1588.

2 Raffaele Fantoni, mercante fiorentino residente a Lisbona nella seconda metà del secolo XVI. Fu autore di una "Relatione del Regno di Portagallo Fatta da Rafael Fantoni Fiorentino" pubblicata da Louis Demoulin. 1974. "Le Portugal, son économie et son trafic d'outre-mer vers 1600, vus par le Florentin Raffael Fantoni". *Bulletin de L'Institut Historique Belge de Rome* XLIV: 165-173. La copia di mano di Giambattista Confalonieri si trova in Archivio Vaticano, *Fondo Confalonieri*, 34, ff. 158-160r.

popolavano la capitale portoghese e fra questi gli italiani – utilizziamo tale sostantivo per utilità, ricordando che l'unità d'Italia era ancora lontana da venire – rappresentavano un gruppo ben organizzato. Pensiamo ai fiorentini Girolamo Sernigi, Bartolomeo Marchionni (Guidi Bruscoli 2014), al cremonese Giovanni Francesco Affaitati (Alessandrini 2014), fra coloro che ci hanno lasciato immagini colorite ed effervescenti del porto lisboeta dell'inizio del secolo XVI.

Ma ancor prima dell'avventura di Vasco da Gama, l'allargamento dell'Atlantico conosciuto aveva collocato Lisbona al "vértice do comércio euro-atlântico, africano e mediterrânico" (Miranda e Faria 2016, 242), potenziando la presenza nel porto della capitale portoghese di merci e mercanti, fra cui gli italiani si distinguevano.

E la presenza di mercanti fiorentini è datata, perlomeno, fin dal 1338 quando il re portoghese D. Alfonso IV, il 9 aprile dello stesso anno, concede alla compagnia mercantile dei de' Bardi importanti privilegi che permetteva loro di frequentare il porto e di risiedere in Portogallo (Marques 1944, v. 1: 53). Nel secolo successivo, la presenza di toscani a Lisbona si consolida, aumentando considerevolmente (D'Arienzo 1994) grazie alle scoperte atlantiche che avevano ampliato e rafforzato un importante circuito commerciale. La piazza di Lisbona attraeva per le sue potenzialità commerciali e studi recenti, basati sulla documentazione aziendale di importanti case commerciali toscane, hanno dato un contributo fondamentale alla rilettura del mondo mercantile italiano nella capitale lusitana del secolo XV. Lo studio sulla compagnia commerciale fiorentina dei Cambini (Tognetti 1999), basato sui libri contabili dell'azienda, si è rivelato fondamentale per approfondire le modalità di percorso caratteristiche delle classi mercantili italiane e ha dato un importante contributo, per quello che ci interessa in questa sede, alla conoscenza dello scambio commerciale fra il porto di Lisbona e quello di Pisa/Livorno, considerata l'importanza delle relazioni che la casa commerciale Cambini manteneva con la Penisola Iberica. Si può così disegnare, seppur a grandi linee, il circuito commerciale dei mercanti fiorentini a Lisbona legati alla casa Cambini e considerare le mercanzie che venivano esportate e importate: ricordiamo uno dei maggiori corrispondenti della casa Cambini a Lisbona, Giovanni Guidetti, legato a due dei più remunerativi commerci del tempo, quello dello zucchero e della pesca del corallo. Che la comunità toscana occupasse a Lisbona un posto di rilievo nel secolo XV, lo confermano le recenti ricerche di Joana Sequeira e Ana Clarinda Cardoso anch'esse basate su libri contabili dell'azienda da Colle nell'archivio Salviati di Pisa. Dai libri di Michele da Colle che, nel 1462, fondò a Lisbona una filiale della compagnia che aveva sede a Pisa, si rileva che le attività dei fiorentini a Lisbona erano diversificate – come, peraltro, aveva già messo in evidenza Federigo Melis. Il primo contatto dell'azienda da Colle con il Portogallo risale al 1450 e, successivamente, le relazioni commerciali si vennero ad intensificare fino alla costituzione della prima filiale con l'arrivo a Lisbona di Michele da Colle: Pisa e Lisbona collegate dal circuito commerciale di una azienda che, nonostante la dimensione familiare, manteneva una rete organizzata attraverso la quale importava a Pisa la grana di

Sintra[3], una considerevole quantità di cuoia che "detengono il primo posto per il valore delle esportazioni" (Berti 1994, 79), sale, zucchero. Nel percorso contrario, dalla Toscana al Portogallo, si imbarcavano carta, drappi, pannilani (Berti 1994, 82).

Nel porto di Livorno della metà del secolo XV si incontrano "velieri provenienti da Lisbona, armati e allestiti da patroni portoghesi o, in minor misura, genovesi [...]. Questi navigli erano costituiti nella loro totalità da navi tonde (navi, balenieri, caravelle); appartenevano solitamente ad armatori privati, ma talvolta potevano anche essere di proprietà di ecclesiastici di rango, come il vescovo d'Algarve, e addirittura del re del Portogallo: facevano parte del naviglio reale lusitano la nave Santa Maria Fior di Rosa e il baleniere Sant'Antonio, attraccati nel porto di Livorno nell'aprile del 1462; essi recavano carichi di cuoio grezzo e di altre merci fatte imbarcare a Lisbona da uomini d'affari fiorentini" (Tognetti 1999, 225). Per conto dei Cambini, negli anni fra il 1472 e 1480 furono 23 i velieri che approdarono a Livorno con cuoio venuto da Lisbona e fu un membro della famiglia Cambini, Francesco, che negli anni 1488/1489 fu incaricato dagli ufficiali del Monte e dalla Signoria di Firenze di "provvedere a lavori nel porto di Livorno" (Tognetti 1999, 284, 51n.).

Con il rafforzarsi della comunità fiorentina a Lisbona, il porto di Livorno divenne meta di spedizioni di zucchero e spezie – ricordiamo gli invii regolari di zucchero, spezie e frutta candita inviate da Lisbona a Livorno per volere di Leonor di Portogallo, sposa del re D. Giovanni II, alla badessa del Monastero delle Murate a Firenze, a partire dagli ultimi anni del 1400 fino al 1525 (Spallanzani 1997, 21; Guidi Bruscoli 2014, 219-221).

Dovuto alla sua posizione e alla sua genesi, il porto di Livorno ebbe maggiori difficoltà ad imporsi rispetto a quello di Lisbona ma, come quest'ultimo, la sua crescita fu fortemente voluta, come vedremo, dal potere politico. Era, Livorno, "uno scalo con un porto naturale e sicuro, ma così angusto che non ammetteva l'ingresso se non a pochi e piccoli legni" (Galluzzi 1781, II: 290). Passato di mano in mano, di proprietà dei genovesi dal 1405, venduto ai fiorentini nel 1421 per 100 000 fiorini, Livorno non era altro che una piccola insenatura naturale che, tuttavia, rappresentava per i fiorentini un importante sbocco sul mare da affiancare a Porto Pisano. Il 30 giugno 1421 la repubblica fiorentina prese possesso della terra, porto e fortificazioni di Livorno mantenendo tuttavia, come una delle condizioni dell'acquisto, la conservazione da parte dei genovesi di alcuni privilegi relativi alle gabelle delle proprie merci e all'ancoraggio delle navi. A metà del 1422 "fu varata dall'arsenale di Livorno la prima galera armata che aveva a fare il viaggio di Alessandria d'Egitto" (Repetti 1835, vol. II). Il graduale ma inesorabile degradarsi di Porto Pisano dovuto a ragioni geofisiche per l'avanzare della terra che rendeva il fondo troppo basso e pericoloso, aveva reso Livorno il suo prolungamento naturale. A partire dalla data del suo acquisto da parte dei fiorentini (1421), le rotte mercantili delle galee fiorentine "privilegiavano gli scali mediterranei e atlantici dove si potevano reperire più

3 Sostanza colorante porpora ottenuta da una varietà di insetti (*kermes vermilio*).

facilmente le materie prime necessarie alle industrie fiorentine" (Tognetti 1999, 166--167), come cuoia, sostanze tintoree e lana. Si cominciò, infatti, "a navichare e andare pe lle lane e per le grane e pe' zuccheri e pe' choiami e pe lle ciere e pe' chotoni, senza avere a mandare a Gienova o a Vinegia" (Tognetti 1999, 167, n. 13).

Entrando nel secolo XVI, il porto di Livorno cominciò a diventare emporio di nuove tipologie di merci: nel 1518, giungono a Livorno balle di pepe provenienti da Lisbona per essere trasportate a Firenze e da qui fino ad Ancona per poi arrivare via mare a Ragusa (Melis 1972, 448). Un codice nel quale venivano annotate le scritte di sicurtà, divenute obbligatorie a partire dal 29 gennaio 1523, ci informa di un'assicurazione di panni in partenza da Livorno per Lisbona nel marzo del 1524 sulla nave Santa Croce, patrone il portoghese Giovanni Alfonso Pelitero (Melis 1972, 410). Ancora, la corrispondenza fra Carlo Strozzi – fratello residente a Firenze di Piero Strozzi[4] – e Giovanni Francesco Affaitati, mercante cremonese residente a Lisbona fin dal 1494, riferisce di imbarcazioni che, provenienti dalla capitale portoghese, attraccavano nel porto di Livorno. Lo scambio di missive, avvenuto fra il 1525 e 1527, era rivolto alla risoluzione del recupero della ricca eredità di Piero Strozzi morto in Asia (Spallanzani 1997, 225, 227).

Fu, come abbiamo accennato, con la famiglia de' Medici che Livorno conobbe il suo sviluppo, graduale ma inarrestabile. Cosimo I de' Medici, nel 1537, diventa Duca della Toscana. In questo periodo il degrado di Porto Pisano era ormai in stato avanzato e Livorno non aveva ancora raggiunto quella capacità che lo avrebbe contraddistinto anni dopo. Cosimo I fu costretto a consegnare Livorno agli spagnoli e solo nel 1543 Carlo V lo restituì, insieme a Pisa, in cambio di 150.000 scudi. A partire da questo momento e fino al 1574, anno in cui il governo passò nelle mani del figlio Francesco de' Medici, Cosimo I si adoperò per fortificare il porto di Livorno, "Le port a donc été l'objet primordial de la politique de Cosme" (Braudel e Romano 1951, 20); legislò per il buon funzionamento delle dogane e, così come già era accaduto in altre città italiane – Ferrara, Ancona, Venezia – emanò, nel 1549, privilegi destinati ad attrarre mercanti ebrei provenienti dalla penisola iberica. Tali privilegi non differivano da quelli promulgati dagli altri principi d'Italia e riconoscevano l'importante ruolo economico e culturale svolto dai cristiani nuovi portoghesi. Cosimo I garantiva, dunque, "protezione dall'Inquisizione, facilitazioni fiscali e ampie garanzie giuridiche ai nuovi cristiani, portoghesi e castigliani, alle loro famiglie e ai discendenti che fossero venuti ad abitare e risiedere negli Stati di Toscana e in particolare a stabilirsi in sicurezza nella città di Pisa" (Frattarelli Fischer 2008, 15). Dunque, negli anni 60 del Cinquecento, la presenza di ebrei portoghesi a Livorno si andava infoltendo e, come vedremo, molti di loro saranno i destinatari di merci provenienti da Lisbona.

---

4 Sulla figura di Piero Strozzi si ricordano i contributi di Gustavo Uzielli. 1895. "Piero di Andrea Strozzi, viaggiatore fiorentino del secolo delle scoperte". In *Memorie della Società Geografica Italiana*, V, 100-148; Sanjay Subrahmanyam. 1987. "Um Bom Homem de Tratar: Piero Strozzi, a Florentine in Portugeuse Asia, 1510-1522". *Journal of European Economic History* 16 (3): 511-526.

L'importanza del movimento del porto di Livorno dal 1549 al 1611 è stata sottolineata da Fernand Braudel e Ruggero Romano (1951) i quali, nel loro studio, e con la documentazione presentata, hanno reso possibili nuovi percorsi di ricerca che, approfonditi, potrebbero contribuire a rendere piú agile la conoscenza del percorso commerciale che legava l'Atlantico al Mediterraneo. L'utilizzo di dati contenuti in alcuni volumi del fondo *Mediceo del Principato* dell'Archivio di Stato di Firenze – relativi appunto all'arrivo di imbarcazioni nel porto di Livorno fra il 1549 e 1611 – ha permesso ai due storici di presentare la complessità di reti di commercio globale. Nel presente testo prenderemo in esame esclusivamente l'arrivo a Livorno di navi con carico effettuato a Lisbona, ne determineremo la tipologia e la destinazione delle merci. Nella documentazione sulla quale si basa questo contributo[5] sono, di fatto, elencate le diverse imbarcazioni che entravano nel porto di Livorno e, oltre alla data d'arrivo e al nome della nave, o galeone, etc., sono menzionati sia il nome del patrone, sia il porto, o porti, in cui era avvenuto il carico. La lista delle merci trasportate, la loro quantità e, spesso, il nome del destinatario, fanno di questa documentazione un importante strumento di lavoro permettendo molteplici approcci di lettura.

Durante gli anni del suo governo, Cosimo I (1537-1574) mantenne come priorità politica il miglioramento e la fortificazione del porto di Livorno e nel 1569, quando divenne granduca di Toscana, erano giá stati costruiti sia la Dogana, sia l'arsenale (1546 ca). Si era dato inizio, inoltre, alla realizzazione del *Canale dei Navicelli* (1563--1575) il cui progetto, risalente al 1541, era nato con l'obiettivo di collegare Pisa con il porto di Livorno.

Intorno agli 60 del Cinquecento, in pieno governo di Cosimo I, il porto di Livorno riceveva imbarcazioni provenienti dai più importanti porti europei fra cui quello di Lisbona. Nell'impossibilità di soffermarci ad analizzare il carico di ogni singola imbarcazione proveniente dalla Penisola Iberica con scalo a Lisbona e diretta a Livorno, presenteremo alcuni casi paradigmatici che ci permetteranno di valutare quanto le relazioni commerciali con la capitale portoghese siano state determinanti per il processo vitale del porto toscano che si stava trasformando in un variegato emporio di merci, la cui varietà andava di pari passo con l'allargamento del nuovo mondo conosciuto.

Il 27 gennaio 1560 entra nel porto di Livorno la nave S. Sebastiano, patrone Thomas Charner che aveva caricato a Lisbona merci da destinare a Paolo Guardi, a Bernardo di Castro, a Girolamo Dies, a Giovanni Rodrigues[6]. Le merci trasportate erano, in maggioranza, zucchero di S. Tomé, di S. Domingo, cuoia d'India, ebano, tele d'India, denti di elefante. Non sempre il viaggio era diretto Lisbona-Livorno, ma il carico avveniva

5 ASF, Mediceo del Principato, 2079 e 2080.

6 Geronimo Dies e Giovanni Rodrigues erano arrivati a Pisa in seguito al privilegio del 1548. Nel 1566 fu data, ad ambedue, la possibilità di vendere "liberamente telerie nella città e nel contado senza essere immatricolati", nonostante l'arte dei setaioli avesse presentato ben due suppliche per vietare la vendita al minuto ai marrani portoghesi (Frattarelli Fischer 2008, 33).

anche in altri porti: il primo di ottobre del 1560 entra a Livorno la nave S. Maria e S. Giuseppe patrone Luigi Finardi di Venezia che aveva caricato in Inghilterra, Lisbona, Laus[7] e Cadice. La merce era destinata a mercanti italiani, principalmente fiorentini ma non solo, e portoghesi, nuovi cristiani. Cito di seguito alcuni nomi: Silvestro Tutolini, Gio da Filicaia, Neretti, Ricasoli, Salviati, Salvador Quaratesi, Cavalcanti, Renuccini, Cristofano Gutieres, Gio Alonso de Malvenda, Paolo Guardi, Piergiovanni Vernagalli di Pisa, Capponi, Fernando del Vito, Filippo Giordani, Jacopo di Giunta, il Cardinale di Perugia, Calandro Calandri, Lorenzo del Vigna, Giuliano Gondi, Paoloantonio Pinadori, Salvatore Quaratesi[8]. La nave trasportava, fra altre merci, cuoio d'India e Barberia sicuramente destinato all'artigianato toscano; un totale di circa 100 casse di zucchero; tonnina, lana, verzino, cocciniglia, ebano, panni, *orciglia*[9]. A Cavalcanti erano destinate, oltre a 13 casse di "robbe", 87 casse di zucchero, 11 casse di panni e 7 casse di *guadamessilli*, trascrizione italiana del termine portoghese *guardameci*[10], ovvero cuoia lavorate, conosciute come corami dorati. Nel *Livro dos Regimentos dos oficiais mecânicos da mui nobre e sempre leal cidade de Lisboa* del 1572, era definito "um padrão para os guadamecis da cidade, distinto dos originais de "Castella", tendo em atenção os tamanhos espanhóis, é de crer que o modelo lisboeta não se afastava muito daqueles" (Pereira 2013, 4). Era una decorazione di lusso, usata perlopiù da nobili e ecclesiastici[11], e, di fatto, quattro casse

---

7 È questa la grafia che appare nel documento. Gli stessi Braudel e Romano mantengono la grafia originale. Per la definizione data dai due storici "Le Portugal intervient dans le commerce méditerranéen par deux de ses ports: Lisbonne et Laus" (1951, 35) e per l'importante carico di barili di tonnina, un totale di circa 2700, Laus deve intendersi Lagos. Ricordiamo che Alessandro Massai na *Descrição do Reino do Algarve*, scriveva, nelle prime decadi del secolo XVII, che nella costa algarvia "há 18 armações de atuns e sardinhas que são de muito rendimento assim das partes como da fazenda de Sua Magestade e há grande pescaria de corvinas, e cavallas, e outros peixes de carregação", transcrito por Lívio da Costa Guedes. 1988. *Aspectos do Reino do Algarve nos siculo XVI e XVII – A "Descripção" de Alexandre Massaii (1621)*, 174. Lisboa: Arquivo Histórico Militar.

8 La famiglia Quaratesi, d'illustre discendenza, era una prestigiosa casa mercantile fiorentina ed era imparentata, per via di matrimonio, con i Capponi e Canigiani. A Salvatore Quaratesi erano destinati 23 sacchi di orciglia (rocella), 123 cuoia d'India e 1 balla di fregi.

9 *Rocella Tinctoria* lichene comune nelle Canarie, Azzorre, Madeira, Marocco, Capo Verde e nella costa Occidentale dell'Africa. Era utilizzata frequentemente nel Medioevo per dare un tono rossiccio. La sua presenza come prodotto importante è menzionata da Alvise Cadamosto che, partito da Capo di San Vicente in Algarve il 22 marzo del 1455, arrivò il 25 marzo all'isola di Porto Santo, proseguì poi per Madeira, raggiungendo le Canarie, isole "lontane l'una dall'altra da quaranta in cinquanta miglia: tutte stanno alla fila l'una dopo l'altra, e guardasi la prima con l'ultima, quasi levante e ponente". In queste isole "si tragge gran somma d'una erba che si chiama oricello, con il quale si tingono panni". *Navegações de Luís de Cadamosto*, 13-15. Lisboa: Instituto para a Alta Cultura, 1946. Il suo utilizzo crebbe esponenzialmente alla fine del secolo XV con la moda della seta e dei velluti. (Sequeira 2014, 219) Già negli anni 70 del 1400 l'*orciglia* veniva esportata da Lisbona in Italia: nel bilancio del banco Cambini per l'anno 1472 si notifica l'arrivo di *Urzella* da Lisbona inviata da Piero Ghinetti (Tognetti 1999, 271).

10 La tecnica decorativa del *guadameci*, dall'arabo *wad' al-másir*, o *gueld' al-másir* era utilizzata principalmente come rivestimento di pareti e frontali di altari. Introdotta dagli arabi in Europa nel medioevo, si affermò in Andalusia e si diffuse gradualmente in Italia attraverso le rotte commerciali. Sulla tecnica del *guadameci* si veda Pereira 2018. Un ringraziamento speciale all'autore per avermi fornito spiegazioni e bibliografia su tale argomento.

11 Nell'inventario dei beni del Cardinale Ippolito II d'Este del 1572, si legge che una cameretta era "tutta parata di corami d'oro e d'argento". http://www.memofonte.it/home/files/pdf/inv.quirinale%281572%29.pdf.

di corami d'oro del carico suddetto erano destinate al Cardinale di Perugia[12]. A metà del secolo XVI, erano 31 gli artigiani che trattavano di questa particolare lavorazione del cuoio (Oliveira 1987, 132) e João Brandão, negli stessi anni, ci offre informazioni ancora più dettagliate con dati circa la quantità e il prezzo: "Entram também dois mil panos de guadamecis, em cada um ano, que valem por muito preço, ou seja, deles a dois mil e quinhentos, e deles a três mil, e quatro mil (cruzados, n.d.a)" (Brandão 1990, 51). I negozi erano dieci ed in ognuno lavoravano dalle tre alle quattro persone (Brandão 1990, 189). Passati venticinque anni, nel 1580, la bellezza e peculiarità decorativa dei corami dorati destavano ancora sorpresa. Ne fanno, infatti, menzione gli ambasciatori straordinari Tron e Lippomani a Lisbona nel 1581 a cavallo fra luglio e agosto. Pur considerando, al pari di Filippo Sassetti, anch'egli a Lisbona nello stesso periodo, che i palazzi, sia di privati che di cavalieri non destavano alcuna meraviglia "quanto alla materia e quanto all'architettura", erano, tuttavia, addobbati "in maniera che hanno veramente del magnifico, poiché usano a guarnir le stanze di rasi, damaschi e di finissimi arazzi l'inverno, e l'estate di cuoj d'oro molto belli, che si lavorano in quella città" (Relazione Tron Lippomani, 1581, fl. 262).

Tornando alle imbarcazioni che attraccavano nel porto di Livorno negli anni 60 del Cinquecento provenienti dalla Penisola Iberica, ricordiamo il galeone S. Giorgio, patrone Paolo de' Ferrari genovese, che era entrato in porto il 4 luglio 1564 dopo aver caricato nelle Fiandre, Lisbona, Cadice e Alicante. I prodotti erano destinati a Piero Sauli, Andrea Gutierres, Andrea Centurione, Stefano Fiesco, Raffaello Gentile, Ambrosio di Negrone, Antonio Mellini, Benedetto Lercaro, Francesco Spinola, Isnardo Cattaneo, Piero de Franchi, Jacopo Grimaldo, Averardo Doria, Agostino Lomellini. Il carico del galeone consisteva in piombo, stagno e "robe" non identificate. Il fatto che i mercanti destinatari fossero nella stragrande maggioranza genovesi, significava che Livorno era porto di arrivo di merci che sarebbero state successivamente trasportate e distribuite.

Nello stesso giorno dell'entrata del galeone S. Giorgio, attracca nel porto di Livorno la nave Santa Caterina, patrone Nicoló di Francesco di Stefano Ragusano. La merce a bordo era stata imbarcata nelle Fiandre e a Lisbona, fra i prodotti: 80 lame di piombo e 100 barili di aringhe a Campani; 327 casse di zucchero e cocciniglia a Paolo Guardi; 569 cuoia a Capponi; 50 casse di zucchero di Madera e 160 casse di zucchero di San Tomé a Andrea Gutierres; 627 casse di zucchero di San Tomé a Filippo Salviati. Vi sono poi colli, casse, balle di "robe" non identificate per i suddetti mercanti.

Attraverso la documentazione dei volumi 2079 e 2080 del *Mediceo del Principato* si riesce ad avere una panoramica abbastanza precisa del commercio fra Lisbona e Livorno negli anni compresi dal 1573 fino alla fine del secolo.

Il 10 aprile 1575 entra nel porto di Livorno la nave Santa Maria del Verzino del capitano Francesco Consalvo. Era partita da Lisbona, dove aveva caricato il 10 marzo.

12 ASF, *Mediceo del Principato,* 2079, fl. 18.

Fra i destinatari delle merci, troviamo, fra altri, i Cavalcanti, Gismondo Nessi, Capponi, Neretti, Antonio Mendes[13], Antonio Paolo, Diegho Luigi (Diogo Luís?), Jacopo Cibo, Piero Silva, Gio Rodereghо, Tristão Soares, Bonvisi. Lo zucchero era la merce più comune: 43 casse a Cavalcanti, 23 casse a Gismondo Nessi, 57 casse a Antonio Mendes, 221 casse a Diegho Luigi, 34 casse a Jacopo Cibo e così via. Ma altre merci avevano origini orientali: cannella, garofani, porcellane, denti di elefanti, legname. Alcune merci erano destinate ai marinai della nave e precisamente: 7 barili di sapone, 2 casse di cannella, 3 casse di zucchero, 43 pezzi di legno del Verzino[14]. Il 13 maggio 1575[15] la nave Santa Maria Incoronata patrone il genovese Giovanni Ratto, entra a Livorno dopo aver caricato a Lisbona e Ibiza: 677 pani di piombo a Quaratesi; 163 denti di elefante, 34 caratelle e 65 casse di zucchero e 3 canestre di legno di aloé a Vincenzo e Pietro Stella; 48 casse di zucchero e 1 cassa di conserva a Pietro Silva; conserva, tele, lana, garofani e verzino a Antonio Mendes; pepe e zucchero alla società Cavalcanti Giraldi; conserve e cappelli a Gio Roderigo; zucchero a Battista Lercaro; tonnina e sale per il patron della nave.

È questo il periodo, ultimo quarto del Cinquecento, in cui, d'accordo con Vitorino Magalhães Godinho, "Florença e Livorno vão desempenhar papel de primeiro plano na chamada das especiarias da rota do Cabo ao circuito mediterrâneo" (Godinho, III, 179). Ed era propriamente questo l'obiettivo di Francesco de' Medici (1574-1587), che, succeduto al padre Cosimo I, voleva entrare nei commerci ultramarini di appannaggio dei re di Spagna e Portogallo, in modo che il movimento nel porto di Livorno crescesse esponenzialmente. La preoccupazione del granduca era rivolta anche alla costruzione di una cittá che potesse accogliere un consistente numero di abitanti. Per questo affidò, nel 1575, "all'architetto di corte Bernardo Buontalenti il compito di progettare una città per 12.000 abitanti sul piccolo porto naturale, dove da secoli esisteva solo un borgo murato di circa 300-400 abitanti" (Frattarelli Fischer 2015, 27). Il progetto vide la sua realizzazione nel 1577, quando, il 28 marzo fu posta la prima pietra. Nel frattempo, Francesco I de' Medici manteneva i suoi contatti con la Penisola Iberica dove inviò, nel 1576, il suo agente Antonio Vecchietti. Questi aveva il compito di stabilire accordi con Madrid e Lisbona. Con una missiva inviata da Madrid il 30 marzo 1576, Vecchietti informa il granduca dell'incontro avuto con l'ambasciatore portoghese lá residente e di come fosse stato da questi ben ricevuto. Vecchietti ebbe la percezione "che se ne dette ogni buona speranza di poter conseguir l'intento nostro", nonostante all'ambasciatore portoghese "li pareva si fussi indugiato troppo giá che il suo re haveva fatto partito con quegli alamanni per 4 anni con condizione di non poter fare com altri partiti di pepi in detto tempo". Tuttavia, il bisogno di denaro che affliggeva D. Sebastião, era motivo per non perdere

13 Antonio Mendes era figlio di Fernando Mendes che giunse a Firenze in seguito al privilegio emanato nel 1548/49. Antonio abitava a Pisa dal 1571 e, attraverso il padre Fernando, manteneva rapporti con il mondo marrano portoghese (Frattarelli Fischer 2008, 71).

14 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, ff. 71-71v.

15 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, fl. 81.

le speranze visto che il re portoghese desiderava sommamente avere contatti con "V. A. Ser*enissi*ma e con i suoi fiorini"[16].

Giunto a Lisbona il 9 aprile 1576, Vecchietti entrò subito in contatto con Giacomo de' Bardi[17], ricco mercante fiorentino residente nella capitale portoghese, e lo informa dell'intenzione del granduca di entrare a far parte della società nelle cui mani era il contratto delle spezie. Il contratto era stato stipulato nel 1576 ed aveva durata quinquennale. Vi partecipavano, fra altri, lo stesso Giacomo de' Bardi, il milanese Giovanni Battista Rovellasco[18], Conrad Rott e i Welser. Nonostante il fallimento della negoziazione che lo aveva escluso dalla possibilità di partecipare al contratto dell'acquisto e della distribuzione delle spezie asiatiche, il granduca era, tuttavia, riuscito nel suo intento principale che era quello di promuovere il porto di Livorno. In due lettere del settembre del 1576 inviate al granduca da Lisbona, una di Vecchietti e l'altra di Giacomo de' Bardi[19], si fa riferimento alla partenza dal porto di Lisbona alla fine di Agosto del 1576 di due navi, la nave *Fantona* e la *Bellina Raugea*, che, rispettivamente, trasportavano 1500 e 2500 cantari di pepe. La penisola italiana, infatti, era uno dei mercati più ricchi di importazione del pepe asiatico, e i porti di Livorno e Venezia erano i principali approdi. Vi erano, di fatto, nella capitale portoghese, società di mercanti fiorentini che mantenevano contatti commerciali con Firenze, esportando prodotti provenienti dall'oriente, servendosi di agenti collocati nelle piazze di Livorno e Lisbona. La rete commerciale era affinata e andava oltre la frontiera europea. Lo dimostra Filippo Sassetti, che, in una lettera inviata da Lisbona il 24 settembre del 1582 a Baccio Valori, riferisce che i denari ricevuti dall'amico erano giá stati imbarcati in una delle navi dirette in India e in caso di morte di Sassetti, un altro fiorentino, Lorenzo Strozzi, avrebbe comprato "curiosità e gentilezze" e le avrebbe mandate "qui al signor Raffaello Fantoni, che le manderebbe a Vostra Signoria" (Bramanti 1970, 316). In un'altra lettera inviata lo stesso giorno a Francesco Valori, Sassetti fa di nuovo riferimento alla società dei due mercanti fiorentini Raffaele Fantoni e Giulio Nesi che stava passando momenti delicati per il fatto di quest'ultimo

16 ASF, *Mediceo del Principato*, Ms. 683, Lettera di Antonio Vecchietti al granduca di Toscana, inviata da Madrid il 30 marzo 1576.

17 Alla figura del mercante fiorentino e alla sua attività economica nella capitale portoghese è dedicato un testo da chi scrive, la cui pubblicazione è imminente: *New trades, new markets: the Florentine Merchant Jacome de' Bardi in Lisbon (XVIth century).*

18 Sull'attività di Giovanni Battista Rovellasca e, piú in generale, sui mercanti milanesi nella penisola iberica, si rimanda a Benedetta Crivelli. 2017. *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella Penisola Iberica (1570-1610).* Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.

19 Nella lettera del 23 settembre del 1576, Giacomo de' Bardi ringrazia il granduca per aver dimostrato la sua approvazione per il lavoro effettuato e lo informa che sarebbe stato possibile raccogliere ancora più pepe e inviarlo al porto di Livorno nel caso che il granduca avesse messo a disposizione le sue galere. ASF, *Mediceo del Principato*, Ms. 689, fl.3.: "[...] davero gli restiamo tutti e contrattanti in perpetuo obrigo come quelli che facciamo molto capitale del favor suo, et per dar materia che V.A. usi dela sua solita magnanimita habbiamo comiciato a navicar alcuni pepi al porto di Livorno et siamo per farlo grossamente se S.A. ne farà gratia di mandarci le sue galeaze com brevità come crediamo sia seguito dipoi che V.A. habbi inteso le partite che si van mandando [...]".

"essersi maritato con la suocera del fantoni senza avergliene dato parte, con occasione che e' li potesse disturbare" (Bramanti 1970, 318). Raffaele Fantoni e Giulio Nesi risiedevano stabilmente a Lisbona ed i loro fratelli operavano come loro agenti nel porto di Livorno. Nel caso di Giulio Nesi, inoltre, questi aveva dato ai suoi fratelli – Vincenzo e Sigismondo Nesi residenti a Firenze – una procura per utilizzare la sua parte di eredità nella costituzione di compagnie mercantili che finanziassero noleggi di navi e assicurassero la merce in transito nel porto di Livorno (Crivelli 2017, 41).

La società Fantoni Nesi funzionava a Lisbona ma anche a Firenze e si intende, per le consegne effettuate, che l'attività era portata avanti sia personalmente dai singoli mercanti, sia in società. Infatti, nel febbraio del 1575, sulla nave Misericordia che aveva effettuato il carico a Lisbona e il cui patrone era Alessio Pires, vi erano cuoia per Carlo del Nero e pepe per Fantoni e Nesi: tre sacchi a Sigismondo Nesi e tredici sacchi a Fantoni e Nesi[20].

Nel settembre 1576 la nave S. Martino del capitano portoghese Gio Fernandes de Sá aveva fatto carico a Lisbona e trasportava, fra altre merci, 6 casse di zucchero per Simone Fantoni, 81 casse di zucchero a Sigismondo Nesi, 96 casse di zucchero a Piero Montoia, 99 casse di zucchero, 324 pezzi di verzino e 206 pezzi di cuoia a Fantoni Nesi; 8 casse di zucchero a Simone Fantoni, 17 pezzi di legno santo, *robe* non identificate e 50 casse di zucchero a Campani; 650 pezzi di verzino, 23 quarteruoli di zuccheri, 1396 pezzi di cuoia e 7 botti di gherofani e canfora a Gio Roderighi[21].

Nello stesso mese, la nave Misericordia, capitano il genovese Francesco Piola, aveva caricato a Lisbona e Lagos e aveva consegnato, fra altri, 149 pezzi di verzino, 126 cuoia d'India e 209 barili di tonnina a Nesi Fantoni; 54 sacchi di pepe, 403 cuoia d'India, 3 fardi di garofani, a Piero da Silva[22].

Dagli esempi sopra riportati si è cercato di esemplificare la varietà di merci e i rispettivi porti in cui esse venivano caricate per poi essere condotte a Livorno. La varietà di prodotti aumenta con il passare del tempo e sicuramente la domanda si faceva sempre più pretenziosa. Così, molte merci provenienti da paesi lontani, come acqua di fiori, legni d'ebano, perle, muschio, vasi di rame, indaco, ambra nera, legnami da letto d'india, arrivavano al porto di Livorno per entrare a far parte del quotidiano del mondo occidentale. Nella nave Nostra Signora del Rosario, capitano il catalano Antonio di Rano, entrata a Livorno il 29 giugno del 1579 dopo aver caricato a Lisbona, Cales e Alicante, oltre ai prodotti ormai conosciuti e molto richiesti fra cui zucchero, pepe, zenzero, verzino, garofani, tonnine, vi troviamo una notevole quantità di cuoia d'India e di *guadameci.* Sulla medesima nave, inoltre, viaggiavano anche pappagalli e bertucce[23].

---

20 ASF, *Mediceo del Principato*, 2079, fl. 62.
21 Idem, fl. 103.
22 Idem, ibidem.
23 ASF, *Mediceo del Principato*, 2080, fl. 269v.

Nel marzo del 1584 entra a Livorno un'imbarcazione dal nome *Fantona* che possiamo ricollegare alla società Fantoni Nesi e a quanto detto nelle pagine precedenti. Il carico era costituito da prodotti quali spezie, porcellane, cocciniglia, zucchero, ebano, cotone, belzoar, ambra nera. I destinatari erano mercanti già citati, fra i quali Simone Fantoni, Diego Luís, Paolo Guardi, i Carnesecchi, gli Strozzi. Fra i riceventi le merci caricate sulla nave *Fantona* incontriamo anche i due fratelli Baccio e Francesco Valori, amici di Filippo Sassetti e destinatari di diverse lettere del mercante fiorentino sia durante la sua permanenza a Lisbona sia durante gli anni passati a Goa e Cochin. Ad ognuno di loro era destinata una cassetta di porcellana che sicuramente arrivava dall'India inviata loro dall'amico Sassetti:

> "A Lisbona mando, con una nave che si ha a spedire di qui fra pochi giorni, certe porcellane, con ordine che ne sino mandati alcuni pezzi a Vostra Signoria, che potranno servire per la sua signora consorte quando sia di parto, ché penserò puré ch'ella sarà andata seguitando di riempier la casa". (Bramanti 1970, 388)

Sulla stessa nave vi era imbarcata una cassa di *robe* d'India per il granduca. Ci piace immaginare che le *robe* d'India siano quelle che Sassetti aveva comprato ed inviato al granduca nella stessa nave per Lisbona insieme alle porcellane per i fratelli Valori. Per l'acquisto delle merci, Sassetti aveva utilizzato i 500 ducati che il granduca gli aveva consegnato per impiegare in curiosità esotiche. Così, riferisce Sassetti nella lettera al granduca del 22 gennaio 1584,

> "Aveva comprato una pietra bazar d'un'oncia e mezzo e nel farla pulire si è trovata fessa; ho comperato una piccola pietra di porco spino, cosa assai rara s'ella fosse stata alquanto maggiore, le virtù della quale, se le son tutte vere, son molte. [...] mando ancora a Vostra Altezza un poco di midollo del cocco di maldiva [...] Ho comperato una mantellina di bengala ricamata con perle e certi rubini e dua altre mantelline d'ermisino ricamato nella Cina, di seta colorata e d'oro filato". (Bramanti 1970, 395)

Sassetti rimette al granduca la ricevuta degli acquisti fatti, convertendo i ducati in serafini. Certo, lo sfasamento cronologico rende poco credibile l'ipotesi qui presentata visto che le lettere a Baccio Valori e al granduca vennero scritte rispettivamente il 20 e 22 gennaio 1584 da Cochin e l'entrata nel porto di Livorno con le merci descritte dal Sassetti ai suddetti destinatari avvenne, come sopra menzionato, nel marzo 1584. Non dobbiamo, tuttavia, dimenticare il calendario fiorentino *ab Incarnatione Domini* per cui l'anno iniziava il 25 marzo. In questo caso, la data dell'entrata della nave *Fantona* nel porto di Livorno sarebbe avvenuta nel marzo 1585.

Considerazioni finali

È indubbia l'importanza delle città portuarie in quanto piattaforme di scambi culturali e commerciali. Il loro carattere cosmopolita[24], la loro dinamica sociale e la straordinaria mobilità che le caratterizza permettono che gli studiosi avanzino approcci differenti di lettura. Livorno e Lisbona, due realtà differenti ma entrambe città delle "nazioni", con tutto ciò che questo status comporta: integrazione ma anche conflitti sociali, religiosi, culturali. La politica dei Medici aveva, in qualche modo, approfittato della situazione politica del Portogallo accogliendo e dando benefici ai cristiani nuovi espulsi. Questi, mantenendo relazioni con la "nazione" di Lisbona, avevano creato reti commerciali in cui merci provenienti da tutto il mondo arrivavano nel porto di Livorno. La stessa cosa avveniva con le "nazioni" di fiorentini, genovesi, veneziani, milanesi che da Lisbona inviavano ai loro agenti, spesso membri della stessa famiglia, importanti quantità di svariate mercanzie. Le grosse potenzialità dei fondi che sono serviti come base per la redazione di questo testo, in cui si è voluto dare un assaggio delle informazioni in essi contenute, dovrebbero essere considerate ai fini di una maggior comprensione e approfondimento delle relazioni commerciali e sociali fra la Toscana e il Portogallo.

Bibliografia

ADDOBBATI, Andrea, e Marcella Aglietti. 2015. *La città delle nazioni. Livorno e limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*. Pisa: Pisa University Press.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2011. "Contributo alla storia della famiglia Giraldi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisbona nel XVI secolo". *Storia Economica* 3: 377-409.

ALESSANDRINI, Nunziatella. 2014. "Os Italianos e a Expansão portuguesa: o caso do mercador João Francisco Affaitati (séc. XVI)". In *Tra fede e storia – Studi in onore di Mons. Giovannino Pinna*, a cura di Martino Contu, Maria Grazia Cugusi e Manuela Garau, 35-47. Cagliari: AIPSA Edizioni.

BARROS, Amândio. 2016. *Porto A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha.

BERTI, Marcello. 1994. "Le aziende da Colle: una finestra sulle relazioni commerciali tra la Toscana e il Portogallo a metà del quattrocento". In *Toscana e Portogallo: miscellanea storica nel 650º anniversario dello Studio di Pisa*, 85-98. Pisa: Edizioni ETS.

BRANDÃO, João. 1990. *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552*. Lisboa: Livros Horizonte.

BRAUDEL, Fernand, e Ruggero Romano. 1951. *Navires et merchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*. Paris: SEVPEN.

CRIVELLI, Benedetta. 2017. *Commercio e finanza in un impero globale. Mercanti milanesi nella Penisola Iberica (1570-1610)*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura.

24 Sull'accezione del termine "cosmopolita" si rimanda all'interessante contributo di Addobbati Andrea e Marcella Aglietti (2015).

D'ARIENZO, Luisa. 1994. "La lettera Toscanelli – Martins e i mercanti fiorentini: la cultura toscana nel portogallo delle scoperte". In *Toscana e Portogallo. Miscellanea storica nel 650º anniversario dello Studio Generale di Pisa*, 11-55. Pisa: ETS.

FRATTARELLI FISCHER, Lucia. 2008. *Vivere fuori dal ghetto. Ebrei a Pisa e Livorno (secoli XVI--XVIII).* Torino: Silvio Zamorani Editore.

FRATTARELLI FISCHER, Lucia. 2015. "Introduzione". In *La città delle nazioni. Livorno e limiti del cosmopolitismo (1566-1834),* a cura di Andrea Addobbati e Marcella Aglietti, 27-36. Pisa: University Press.

GALLUZZI, Jacopo Riguccio. 1781. *Istoria del Granducato di Toscana Sotto il governo della Casa Medici,* tomo II. Firenze: per Gaetano Cambiagi Stampatore Granducale.

GODINHO, Vitorino Magalhães. 1991. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vols. III e IV. Lisboa: Editorial Presença.

GÓIS, Damião de. 1937. *Olisiponis Descriptio*. Tradução de Raul Machado. Lisboa: Livraria Avelar Machado.

GUIDI BRUSCOLI, Francesco. 2014. *Bartolomeo Marchionni "Homem de grossa fazenda" (ca. 1450--1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*. Firenze: Leo S. Olschki Editore.

MARQUES, João Martins da Silva. 1944. *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 57, p. 53. Lisboa: Instituto da Alta Cultura.

MELIS, Federigo. 1972. *Documenti per la Storia Economica dei secoli XIII-XVI*. Firenze: Leo Olschki.

MELIS, Federigo. 1990. "Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV secolo". In *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, 1-18. Firenze: Le Monnier.

MIRANDA, Flávio, e Diogo Faria. 2016. "Lisboa e o comércio marítimo com a Europa nos séculos XIV e XV". In *Lisboa Medieval. Gentes, Espaços e Poderes*, 241-266. Lisboa: IEM.

OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de. 1987. *Sumário*. Lisboa: Livros Horizonte.

PERAGALLO, Prospero. 1904. *Cenni intorno alla colónia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV e XVI*. Genova: Stabilimento tip. Ved. Papini e Figli.

PEREIRA, Franklin. 2013. "O comércio de "couro-dourado"/guardameci entre Córdova e Lisboa: um contrato de venda de 1525". *Medievalista* 13: 1-30.

PEREIRA, Franklin. 2018. "Guadamecis e Guadamecileiros de Évora e Vila Viçosa – Uma arte de luxo em 1500-1600". *Al-Madan Online* 22 (1): 131-144. http://www.almadan.publ.pt/AdendaElectronica%20(geral).htm.

POLIDORI, Filippo-Luigi. 1853. *Sul commercio tra la Toscana e le Nazioni Levantine. Ragionamento di Filippo Sassetti (1577)*. Firenze: Tipografia Galileiana di M. Cellini e C.

RAPETTI, Emanuele. 1835. *Dizionario Geografico Fisico Storico della Toscana*. Firenze: Presso l'Autore e Editore Coi tipi di A. Tofani.

RAU, Virgínia. 1965. "Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giraldi". *Estudos Italianos em Portugal* 24.

RAU, Virgínia. 1977. "Un florentin au service de l'expansion italienne en Outre-Mer: Francesco Corbinelli". In *Studi dedicati a Franco Borlandi*, 277-286. Bologna.

SEQUEIRA, Joana. 2014. *O Pano da Terra: Produção têxtil em Portugal nos finais da Idade Média*. Porto: Universidade do Porto.

SEQUEIRA, Joana. 2015. "Michele da Colle: um mercador pisano em Lisboa no século XV". In *Con gran mare e fortuna. Circulação de mercadorias, pessoas e ideias entre Portugal e Itália na idade moderna*, org. Nunziatella Alessandrini et al., 21-34. Lisboa: Cátedra Alberto Benveniste.

SPALLANZANI, Marco. 1997. *Mercanti Fiorentini nell'Asia Portoghese*. Firenze: S.P.E.S.

TOGNETTI, Sergio. 1999. *Il Banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*. Firenze: Leo S. Olschki Editore.

TOGNETTI, Sergio. 2018. "Gli uomini d'affari toscani nella penisola iberica (metà XIV secolo-inizio XVI secolo". *eHumanista* 38: 83-98.

A colecção Estudos & Documentos (E&D) do CHAM publica trabalhos originais resultantes da investigação científica nas Humanidades, nas mais variadas cronologias e esferas disciplinares.

Os textos inéditos que agora se publicam debruçam-se sobre a realidade portuária luso-italiana desde a época tardo-medieval até ao início da época moderna, destacando uma abordagem interdisciplinar que desvenda pormenores outrora despercebidos.

The CHAM Studies & Documents (E&D) collection publishes original works resulting from academic research in the Humanities, in the most varied chronological periods and disciplinary areas.

This volume focuses on the Luso-Italian ports from the late medieval times to the beginning of the early modern era. It puts forward an interdisciplinary approach in order to provide a broad perspective on their inner lives and to unveil details previously passed unnoticed.

ISBN 978-989-755-456-8